

UAB

Universitat Autònoma de Barcelona
UNIDAD DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE
LA MOVILIDAD
Àrea de Serveis Logístics i de Administració

EL BICIUAB El Proyecto Integral de la Bicicleta de la UAB



2014

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	2
2. El BICIUAB. El Proyecto Integral de la Bicicleta de la UAB	4
2.1 Infraestructuras viarias	4
2.1.1 Vías de acceso	5
2.1.2 Vías de conexión	7
2.1.3 Vías internas	9
2.2 Aparcamientos	11
2.2.1 Aparcamientos estándares	11
2.2.2 Aparcamientos cerrados	11
2.3. Servicios	12
2.3.1 El Espacio BiciUAB. El servicio integral de la bicicleta	12
2.3.1.1 Tienda/taller	13
2.3.1.2 Préstamo de bicicletas (interno/externo)	13
2.3.1.3 Actividades de animación (salidas, talleres, etc.)	13
2.3.1.4 Información para el usuario	14
2.3.1.5 Aparcamiento	14
2.3.2 Seguro BiciUAB	14
2.3.3 Servicio de duchas	14
2.3.4 Servicio de bicicleta pública	15
2.4 Intermodalidad bicicleta transporte colectivo	15
2.4.1 La bicicleta en el autobús	15
2.4.2 La bicicleta en el tren	15
2.5 Imagen y señalización	16
Planos	17

1. INTRODUCCIÓN

El campus de Bellaterra de la Universitat Autònoma de Barcelona se ha convertido en un potente polo metropolitano. La actividad que se desarrolla y las intensas relaciones funcionales con el territorio que le rodea, a diferentes escalas, generan una gran necesidad de desplazamientos cotidianos (una comunidad de unas 50.000 personas aproximadamente que genera unos 220.000 desplazamientos diarios, si sumamos los de conexión y los internos).

La localización periurbana del Campus y la oferta de transporte existente condicionan la accesibilidad global del Campus. Su consolidación como nodo territorial y su competitividad respecto otras universidades se ven comprometidas por el hecho de haber invertido determinados esfuerzos económicos y temporales en los desplazamientos.

Por otro lado, el modelo de movilidad resultante con cerca de un 40% del uso del vehículo privado y un índice de ocupación de 1,1 personas por vehículo (Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Comunidad Universitaria de 2013 – EHMCU) compromete los objetivos ambientales y sociales de la UAB recogido en el proyecto Campus SiS (Campus Saludable y Sostenible).

Con el objetivo de maximizar la accesibilidad en el Campus, según criterios de eficiencia, sostenibilidad, equidad y seguridad, la UAB ha incorporado la Planificación y la Gestión de la movilidad generada, como aspectos estratégicos de su política universitaria. Con los antecedentes de diferentes estudios y proyectos llevados a cabo por las antiguas OSHA y ALMA, el año 2005 se crea la Unidad de Gestión de la Movilidad de la UAB.

El año 2006 se aprueba el Plan Estratégico de Accesibilidad de la UAB que marca la política de la UAB en materia de accesibilidad y movilidad. Y el año 2008 se aprueba el Plan de Movilidad de la UAB (PMUAB) como herramienta para el desarrollo de esta política.

El PMUAB diagnostica de forma integral la accesibilidad en el Campus y propone una serie de actuaciones para alcanzar el objetivo prefijado en el documento político:

un modelo de movilidad más eficiente, más sostenible, más seguro y más integrador. De forma sintética, las líneas estratégicas del PMUAB proponen potenciar los modos alternativos al vehículo privado y un uso más eficiente de éste.

La promoción de la bicicleta

Tomando como referencia los estudios anteriores realizados por la UAB, especialmente el Proyecto BiciUAB del año 2001, el PMUAB diagnostica el uso de la bicicleta en los siguientes términos:

El uso de la bicicleta aporta muchas ventajas, tanto para el individuo como para la sociedad y el medio ambiente. Respecto a los aspectos ambientales, la bicicleta es silenciosa, limpia y no supone ninguna carga para las reservas de combustibles fósiles.

Algunos estudios exponen que para distancias de hasta cinco Km, la bicicleta es el modo de transporte más rápido en los desplazamientos: los ciclistas necesitan muy poco tiempo de acceso a la bicicleta y se ven menos afectados por la congestión del tráfico que el resto de vehículos.

En la UAB.

- Uso de la bicicleta relativamente bajo (1,1% según EHMCU 2013).
- Potencialidad de uso por la franja de edad media de los usuarios de la UAB y por la proximidad a algunos núcleos como Cerdanyola, Sant Cugat, Sabadell, Sant Quirze, Barberà o Badia.
- Dificultad de acceso por la falta de infraestructuras adecuadas y el aislamiento que suponen las autopistas tanto para peatones como para ciclistas.
- Dificultad de circulación interna por la insuficiencia de infraestructuras adecuadas y los desniveles del Campus.
- Posible limitación en el uso por la falta de aparcamientos seguros.
- Posible limitación de uso por la no disponibilidad de bicicleta.

- Falta de información sobre itinerarios de acceso.
- Falta de actividades de promoción.
- Falta de servicios.

A partir de esta diagnosis, el PMUAB propone una serie de actuaciones a nivel de infraestructuras, de aparcamiento, de información y de promoción. La concreción de estas actuaciones conforma la presente propuesta de BiciUAB, Proyecto Integral de la Bicicleta de la UAB.

2. El BiciUAB. El Proyecto Integral de la Bicicleta de la UAB

2.1. Infraestructuras viarias

La disponibilidad de infraestructuras adecuadas es un aspecto clave en la potenciación de la bicicleta como modo de transporte cotidiano. La seguridad y la comodidad son los aspectos fundamentales. Por sus características y por su velocidad media, la bicicleta precisa de espacios exclusivos siempre que sea posible o espacios compartidos donde las velocidades sean compatibles. Los itinerarios han de ser lo más directos posibles, cómodos y bien señalizados.

Con el objetivo de garantizar el acceso seguro y cómodo de los ciclistas, y tomando como referencia el PMUAB, el BiciUAB propone la red de vías ciclistas que se puede ver en el plano 1 (*Consulta pág. 18*). El plano muestra las vías de diferente tipología (de acceso, de conexión e internas) y en el caso de las de acceso, se distingue entre las existentes y las inexistentes. Esta subclasificación, para el resto, se visualizará en el plano 2 más detalladamente.

El PMUAB propone una serie de itinerarios según los siguientes criterios:

1. Espacios exclusivos para bicicletas: donde la velocidad y las características del recorrido no hagan aconsejable la coexistencia con el tráfico rodado.
2. Espacios compartidos peatones/bicicletas: donde el espacio y las características del recorrido lo aconsejen y lo permitan. La preferencia será siempre del peatón y la bicicleta deberá de adecuar su velocidad el máximo posible a la del peatón.

3. Viales donde se comparte espacio con el vehículo: donde las características del recorrido y las actuaciones de reducción de velocidades lo permitan.

A continuación se especifican los tipos de vías ciclistas según los criterios anteriores:

Tabla 1. Tipos de vías ciclistas

1	Camino verde	Vía para peatones y ciclistas, segregada del tráfico, que pasa por espacios naturales.
	Acera bici	Vía ciclista señalizada sobre la acera.
	Carril bici	Vía para ciclistas adosada a la calzada.
2	Pista mixta	Espacio compartido peatones/bicicletas donde la preferencia siempre es del peatón y la bicicleta ha de adecuar su velocidad el máximo posible a la del peatón.
3	Prioridad invertida	Vía compartida con los peatones y el tráfico con limitación a 20km/h y preferencia para los peatones.
	Zona 30	Vía no segregada del tráfico con limitación a 30km/h.

Fuente: Elaboración propia

2.1.1. Vías de acceso

El BiciUAB propone conexión segregada con los municipios vecinos del Campus.

Cerdanyola del Vallès y Sant Cugat-UAB

1. Calle de la Serra de Galliners-UAB:

Actualmente hay una pista mixta que es paralela a la carretera de Cerdanyola del Vallès a Bellaterra y que es utilizada por ciudadanos que van caminando o en bicicleta desde Cerdanyola (*ver anexo 1, pág. 1*). Esta pista queda cortada en la rotonda y en el puente sobre la autopista AP-7, que son los puntos conflictivos por falta de espacio exclusivo para las bicicletas y peatones que permite una circulación cómoda y segura (*ver anexo 2, pág. 2*).

La solución sería ampliar el puente sobre la AP-7 para solucionar la llegada al Campus tal y como plantea el PMUAB. Se trataría de pedir al Ministerio de Fomento esta actuación con la complicidad de la Generalitat de Catalunya y el Ayuntamiento de

Cerdanyola. También es necesario construir carril bici con diseño adecuado en la parte del municipio que conecte con el resto de red urbana de carriles bici de Cerdanyola. Para ello sería necesaria la petición al Ayuntamiento de Cerdanyola. Las previsiones de desarrollo urbanístico del Centro Direccional de Cerdanyola contemplan estas actuaciones.

2. Nuevo puente sobre la AP-7:

El desarrollo urbanístico del Centro Direccional de Cerdanyola y la construcción del nuevo puente sobre la AP-7 ha implicado la construcción de aceras bici que conectan la parte sur de Cerdanyola y el Parque Tecnológico y el municipio de Sant Cugat con la UAB por su parte más meridional.

Este recorrido está acabado en buenas condiciones para su uso. Únicamente hay que garantizar su mantenimiento (*ver anexo 3, pág. 4*).

Badia del Vallès-UAB

Actualmente hay una pista mixta que comunica la UAB (aparcamiento reservado de la Facultad de Letras y Psicología) con Badia del Vallès. Éste es utilizado por los peatones y ciclistas que acceden a la UAB desde los municipios de Badia, Barberà del Vallès y Sabadell.

Una de las limitaciones que presenta este trazado es una fuerte pendiente en algunos tramos. Ahora bien, esta limitación es superada por los ciclistas que bajan de la bicicleta y caminan en estos tramos de mayor pendiente (*ver anexo 4, pág. 5*).

La continuación de este camino hacia el nuevo desarrollo de *Sant Pau de Riu Sec* de Sabadell y la parte sur de la ciudad, a través del *Parc Central*, está garantizada mediante carriles bicicleta segregados. La continuidad con el núcleo de Badia del Vallès no lo está con infraestructura específica pero la consideración de las calles como zona 30 hace practicable el itinerario.

Respecto a la señalización, a pesar de que el proyecto de caminos del Consejo Comarcal del Vallès Occidental garantiza la señalización de este camino, sería necesaria una señalización más específica y visible.

Una alternativa al camino actual consistiría en hacer un trazado que tuviera una menor pendiente aprovechando el trazado de la carretera que comunica Badia del Vallès con Cerdanyola del Vallès. Este proyecto lo deberían de hacer realidad los ayuntamientos de Badia y Cerdanyola del Vallès.

Sant Quirze del Vallès, Bellaterra y Sabadell-UAB

Este itinerario apuesta por la recuperación del antiguo trazado de la vía del tren de FGC entre Bellaterra y Sant Quirze del Vallès. Se trata de un tramo de camino verde de aproximadamente 1 km con una pendiente suave que lo hace muy apto para la circulación en bicicleta (*ver anexo 5, pág. 6*).

Este tramo podría comunicar fácilmente (pequeñas actuaciones de conexión) con el Campus a la altura de la carretera de la UAB, de las granjas de veterinaria, la calle de Vila Puig y también enlaza con uno de los itinerarios naturales del Campus. Más adelante se dará más detalle de estas conexiones.

Los ayuntamientos de Sant Quirze y Sabadell deberían garantizar las conexiones con carril bicicleta entre su red urbana y esta vía de acceso al Campus.

Dado que la UAB no tiene competencias para construir estas infraestructuras, el BiciUAB plantea liderar un proceso de entendimiento con las diferentes administraciones implicadas.

2.1.2. Vías de conexión

Conexión desde la Calle de la Serra de Galliners de Cerdanyola:

La conexión entre el carril bici, que se haría para salvar el punto conflictivo de la rotonda de acceso a la estación de Renfe, y el puente antiguo sobre la AP-7 (propuesta de ampliación del puente) queda garantizada con la adecuación hecha hace unos años del camino verde que conecta con el Campus (parte norte a través del paso de peatones, el Eje Central y parte sur a través de la pista mixta de la Ronda de la Font del Carme) (*Ver anexo 6, pág. 7*).

Conexión desde Cerdanyola sur y Sant Cugat:

Por la parte sur, el carril proveniente de Cerdanyola y Sant Cugat a través del nuevo puente de la AP-7 queda conectado con el Campus a través de la acera bici hasta la rotonda del Applus y a través de la pista mixta de la Ronda de la Font del Carme hasta la Avenida del Eje Central (*Ver anexo 7, pág. 8*).

Conexión desde Badia del Vallès:

Queda garantizada con la adecuación de un carril bici y paso de peatones a través del aparcamiento desde el final del camino hasta la zona de peatones/bicicletas de la Rambla Norte (*ver anexo 8, pág. 10*).

Conexión desde Sant Quirze del Vallès:

El tramo de la antigua vía de FGC conectaría los carriles de Sant Quirze y Sabadell con el Campus por tres puntos:

1. Avenida de Serragalliners. Se propone adecuar un carril bici en la carretera de la UAB que conecte con la rotonda de distribución de acceso al Campus. Travesaría mediante paso de peatones y conectaría con la zona de prioridad invertida, adyacente a la Avenida de Serragalliners del Campus, a través de la pista mixta entre la Travessera del Turons y la entrada a la Rambla Norte a la altura de la Facultad de CC de la Educación. También habría que adecuar la conexión entre la antigua vía y la carretera (*ver anexo 9, pág. 11*).
2. Entrada de Bellaterra por la Travessera dels Turons. Se propone adecuar un carril bici desde la antigua vía hasta el aparcamiento del Rectorado (*ver anexo 10, pág. 14*).
3. Calle de Vila Puig. Se propone liberar esta calle del tráfico rodado y del aparcamiento de vehículos. Con esta actuación y el acondicionamiento de la conexión con la antigua vía, el espacio sería compartido con peatones y el micro bus hasta la Vila Universitaria (*ver anexo 11, pág. 16*).

2.1.3. Vías internas

La distribución de circulación de bicicletas por las partes más internas del Campus sigue los mismos criterios que las vías de conexión. Ver plano 2 (consultar pág. 19).

Zona Norte. Distribución a través de la Avenida de Serragalliners con diferentes soluciones en función del tramo:

1. Tramo entre la rotonda de acceso al campus desde Cerdanyola del Vallès hasta el edificio del Centro Nacional de Microelectrónica (CNM). La circulación de bicicletas se hará a través de la acera bici ya existente (*ver anexo 12, pág. 18*).
2. Tramo entre el edificio del Centro Nacional de Microelectrónica (CNM) hasta la Calle de *l'Escoleta*. Se trata de una zona de peatones y bicicletas con acceso restringido a servicios y emergencias. Se propone señalizar esta zona como área de prioridad invertida (*ver anexo 13, pág. 20*).
3. Entre la Avenida de Serragalliners y la Travessera dels Turons la circulación de bicicletas se hará por la calle de *l'Escoleta* (*ver anexo 14, pág. 21*) o la acera bici de la misma avenida en sentido entrada campus o por esta trasera en sentido de salida del campus (*ver anexo 15, pág. 22*).

Zona Central. Distribución a través de la Avenida del Eje Central con diferentes soluciones en función de la intensidad del tráfico y las velocidades previstas:

1. Tramo entre la Ronda de la Font del Carme y el SAF: espacio de unos 7 metros transitado por los peatones que provienen de los itinerarios de la misma ronda y sobre todo por los usuarios de los aparcamientos ubicados en este tramo. Se propone pista mixta con anchura suficiente para compartir con peatones. (*ver anexo 16, pág. 23*).
2. Tramo entre el SAF y la Travessera de Can Miró: se considera un espacio de moderación de la velocidad (zona 30) que en el futuro podría quedar reservado a peatones, bicicletas, transporte colectivo y servicios. Se han hecho actuaciones de reducción de la velocidad como instalación de cojines berlineses, provisión de

pasos de peatones y señalización. En este tramo se propone que la bicicleta comparta calzada con el vehículo privado (*ver anexo 17, pág. 24*). Recientemente se han construido dos rampas que garantizan el acceso entre la calzada y la zona elevada de peatones que da acceso a las facultades y a la Plaza Cívica (*ver anexo 18, pág. 25*).

3. Tramo entre la rotonda de la Travessera de Can Miró y la rotonda de la Travessera dels Turons: tramo con intensidad de uso moderada hasta que no se complete la conexión con el resto de la red por la parte norte comentada anteriormente (conexión con Sant Quirze y Sabadell a través de la Antigua vía de FGC) o con la calle de *l'Escoleta*. Mientras no se complete la red, existe una acera bici. Cuando se complete la red y las conexiones, y si la intensidad de uso lo requiere, se habilitará otro carril bici al otro lado del vial quedando uno para cada dirección (*ver anexo 19, pág. 26*).

Además, y considerando la propuesta de conexión anterior respecto al carril bici desde la Antigua vía de FGC hasta el aparcamiento del Rectorado, se propone el acceso desde éste hasta la parte de peatones de la Plaza Cívica y la estación de FGC a través del Camino de la Estación (pista mixta) (*ver anexo 20, pág. 27*).

Zona sur. La conexión entre la antigua vía de FGC y la Vila se considera a través de la calle de Vila Puig. A partir de aquí y hasta la rotonda de la Ronda de la Font del Carme, las bicicletas compartirán espacio con los vehículos en la avenida de Can Domènech. Se propone completar las actuaciones de moderación de la velocidad en esta vía (*ver anexo 21, pág. 28*).

Esta vía presenta un fuerte desnivel en la parte más oriental (entre Fac. de Medicina y el nuevo puente sobre la AP-7). Como vías alternativas se propone la calle de las Columnas, una vez quede urbanizada después de la finalización del edificio del ICTA-ICP, que conectaría con la calle de la *Vall Moronta*, mediante rampa existente (*ver anexo 22, pág. 30*) y la construcción de un camino que conecte con la calle de *les Vinyes* salvando el desnivel (*ver anexo 23, pág. 31*).

Itinerarios transversales. Las conexiones transversales en el campus son más complejas por la urbanización existente y la orografía del campus. En este sentido se

propone, además de las vías de conexión descritas anteriormente, la conexión norte-centro-sur a través del Camino de la Betzuca, la Plaza Cívica, la calle de la *Vall Moronta* y la calle de *les Vinyes*, en la parte norte-occidental del campus, y la calle de las Stiges, la avenida del Eje Central, la calle de la *Vall Moronta* y la calle de *les Vinyes* en la parte oriental del campus (*ver anexo 24, pág. 32*).

La red de vías de conexión y vías internas se pueden visualizar en el plano 2 (consultar pág. 19). Las diferentes tipologías de vías ciclistas se detallan en la tabla 2 (*ver anexo 25, pág. 37*).

2.2. Aparcamientos

Otro aspecto tanto o más importante en la potenciación de la bicicleta como modo de transporte cotidiano es la disponibilidad de aparcamientos para las bicicletas. Estos aparcamientos han de ser lo más seguros posible, han de estar señalizados, cerca de las entradas de los edificios y han de estar vigilados e iluminados. La política de aparcamientos de bicicleta de la UAB se ha diseñado teniendo en cuenta estos aspectos y establece la necesidad de colocar en el campus aparcamientos estándares y aparcamientos cerrados.

2.2.1. Aparcamientos estándares.

Entendemos por aparcamientos estándares los que se colocan en la vía pública y no son cerrados. Dentro de la gama de aparcamientos de esta tipología, la UAB ha escogido los conocidos como “U invertida” por ser los más seguros, en tanto que permiten fijar las dos ruedas y el cuadro (*ver anexo 26, pág. 38*).

Actualmente, el plan de aparcamiento de bicicletas está casi completado con aparcamientos de esta tipología en casi todos los edificios y centros de actividad con la señalización correspondiente. El plano 3 representa la ubicación de este tipo de aparcamiento (*consultar pág. 20*).

2.2.2. Aparcamientos cerrados

Por otro lado, el BiciUAB, prevé la colocación de aparcamientos cerrados en determinados lugares del campus para cubrir la demanda de aparcamientos totalmente

seguros y protegidos de las condiciones meteorológicas adversas (*ver anexo 27, pág. 39*).

La primera opción de la UAB en este sentido fue el Biceberg. Debido a su complejidad se ha descartado la reproducción del modelo en otros lugares.

La UAB diseñará y fabricará aparcamientos cerrados para 15 o 20 bicicletas con acceso mediante tarjeta UAB o con clave. El coste previsto de cada uno de estos aparcamientos es de aproximadamente 3.000€.

Por sus características, su coste (de infraestructura y mantenimiento) y la probable menor demanda, los aparcamientos cerrados se colocarán en menor cantidad en lugares estratégicos del campus. Se podrán reservar plazas (pagando una cuota).

En el plano 4 se puede ver una propuesta inicial de localizaciones de estos aparcamientos que será concretada con la participación de los usuarios de cada centro (*consultar pág. 21*).

La inversión inicial y el mantenimiento los hará la UAB y los recuperará mediante publicidad.

2.3. Servicios

2.3.1 El Espacio BiciUAB. El Servicio integral de la bicicleta.

Como se decía anteriormente, de la misma manera que las infraestructuras o los aparcamientos, los servicios al ciclista son importantes en una política de fomento del uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano.

La bicicleta es un modo de transporte que, a pesar de su sencillez respecto el vehículo privado, por ejemplo, precisa una serie de servicios y conocimientos para una conducción cómoda, segura y eficaz. Desde el conocimiento del propio vehículo hasta los servicios en destinación (aparcamiento, reparaciones, etc.), pasando por la planificación de la ruta.

Para hacer frente a estas necesidades, el Proyecto BiciUAB propone la creación del **Espacio BiciUAB**. Este servicio dependería directamente de la Unidad de Planificación y Gestión de la Movilidad (UPGM) como planificadora del fomento del uso de la bicicleta en la UAB.

El **Servicio Integral de la Bicicleta** contaría con unas instalaciones propias donde poder atender a los usuarios (*ver anexo 28, pág. 40*). Ocuparía un espacio central y estratégico del Campus. Posibilidades:

Plaza Cívica (adecuado para concentrar varios servicios de atención al estudiante). Hay varios locales que podrían reunir las características apropiadas.

Estación de FGC (adecuado por la proximidad del bar que podría gestionar el servicio). En el anexo se puede ver una posibilidad de ubicación de este servicio.

Este servicio debería de ser explotado por una empresa/iniciativa privada que concursaría por la concesión de uso del espacio y que pagaría un canon vinculado a los beneficios que obtuviera.

El **Servicio Integral de la Bicicleta** ofrecería los siguientes servicios:

2.3.1.1 Tienda/taller

El aspecto más importante que la UAB quiere garantizar es la reparación de la bicicleta en caso de que el usuario sufra una avería y no pueda hacer el camino de vuelta. Relacionado a esto, otro servicio a garantizar es la revisión preventiva de la bicicleta.

Menos importante, pero interesante igualmente, es la posibilidad de compra de bicicletas y complementos con precios competitivos para la comunidad universitaria. Este aspecto puede hacer más atractiva la provisión de los servicios anteriores por posibles explotadores del servicio. Con esta finalidad, el Proyecto BiciUAB propone la creación de la tienda/taller de bicicletas de la UAB.

2.3.1.2 Préstamo de bicicletas (interno/externo)

A pesar de no ser una de las principales deficiencias, podría haber usuarios que no hagan servir la bicicleta por el hecho de no tener (coste de la bicicleta, por el robo, problemas de aparcamiento en origen). El Proyecto BiciUAB propone la creación de un servicio de bicicletas de préstamo, tanto para los desplazamientos domicilio-UAB (préstamo de larga duración a cambio de un depósito), como para desplazamientos internos por el campus (préstamos gratuito por horas).

La oferta de bicicletas sería variada (estándares, plegables, eléctricas) y sería financiada a través de la explotación de la publicidad.

2.3.1.3 Actividades de animación (salidas, talleres, etc.)

Otra actividad clave del Servicio Integral de la Bicicleta sería la organización y gestión de actividades de fomento del uso de la bicicleta como salidas guiadas, cursos de conducción, talleres de autoreparación, concursos, etc. El explotador del servicio de la tienda/taller debería de ofrecer actividades de este tipo a la comunidad universitaria.

2.3.1.4 Información al usuario

En el mismo punto de servicio se ofrecerá información al usuario sobre rutas de acceso y de circulación interna, distribución de aparcamientos, cursos, salidas, normativa, seguros, o cualquier otro aspecto relacionado con la circulación en bicicleta.

2.3.1.5 Aparcamiento

Como se dice anteriormente, el aparcamiento es un elemento clave para la promoción de la bicicleta. Y no únicamente en destinación, por cuestiones de seguridad y comodidad, sino también en origen, por cuestiones de espacio principalmente.

El servicio BiciUAB ofrecerá espacio para guardar bicicletas en régimen de garaje a cambio de una tarifa competitiva.

2.3.2 Seguro BiciUAB

La UAB considera que el seguro del ciclista, ante posibles situaciones de riesgo o de demanda por daños a terceros, es un aspecto que los ciclistas no han de rehuir. Y esto se aconseja a la comunidad universitaria. Es por esto que se ha creado el seguro BiciUAB que, en diferentes niveles de cobertura, protege legalmente a los usuarios de la bicicleta. Este seguro ya está disponible en la web de la UAB.

2.3.3 Servicio de duchas

Un aspecto que disuade muchos usuarios del uso de la bicicleta es la falta de servicios para ducharse, después del desplazamiento hacia la UAB. Las duchas del SAF son únicamente para socios y muchos centros de trabajo y estudio se encuentran a demasiada distancia.

El Proyecto BiciUAB propone habilitar vestidores con duchas en algunos centros. Actualmente ya existen estos servicios que son utilizados por operarios de mantenimiento o limpieza, y en algunos edificios existen vestuarios propios para el PAS. La propuesta consiste en habilitar estos espacios cuando sea necesario para el uso de los ciclistas que así lo necesiten, ya sean trabajadores o estudiantes y establecer unas normas de uso que permita la correcta convivencia entre todos los usuarios.

El acceso será restringido a usuarios registrado con el objetivo de controlar el acceso y la seguridad del resto de usuarios.

2.3.4 Servicio de bicicleta pública

El Servicio de bicicleta pública ha demostrado que, a parte del sistema de financiamiento que lo soporte, es una ventaja para la sociedad. No obstante, se considera que este tipo de servicio es más eficiente cuando hay una masa crítica determinada y en un determinado contexto geográfico. Por sus características, un servicio de este tipo sería más ventajoso en un ámbito territorial superior al del Campus de Bellaterra de la UAB.

El proyecto BiciUAB, pues, plantea realizar los contactos necesarios para impulsar un servicio de bicicletas públicas, como mínimo, con el resto del municipio de Cerdanyola, que tendría estaciones en el Campus, en el Parque del Alba y el núcleo urbano.

2.4 Intermodalidad bicicleta transporte colectivo

Teniendo en cuenta las características del Campus de la UAB y de la red de transporte disponible de todo su entorno, la intermodalidad bicicleta-transporte colectivo es un aspecto más a potenciar para fomentar el uso de la bicicleta.

2.4.1 La bicicleta en el autobús

Con la publicación en el DOGC de la modificación del reglamento de viajeros desde 2013, se autoriza a los viajeros a transportar bicicletas plegables en los autobuses.

Para garantizar la conexión en recorridos que impliquen salvar fuertes desniveles en el campus, los autobuses de la UAB incorporarán racks para ubicar la bicicleta tal y como se recoge en el contrato firmado con la empresa concesionaria del servicio. En el anexo se pueden ver algunos ejemplos (*ver anexo 29, pág. 41*).

2.4.2 La bicicleta en el tren

La línea del Vallès de FGC autoriza a los viajeros a transportar bicicletas en los espacios habilitados en los vagones.

En las líneas de Renfe que sirven al Campus no está permitido el transporte de la bicicleta en horas punta, en tanto que los trenes no disponen de espacio específico habilitado. No obstante, si algún usuario requiere el servicio, los autobuses de la UAB dispondrán de racks portabicicletas como se decía anteriormente.

2.5 Imagen y señalización

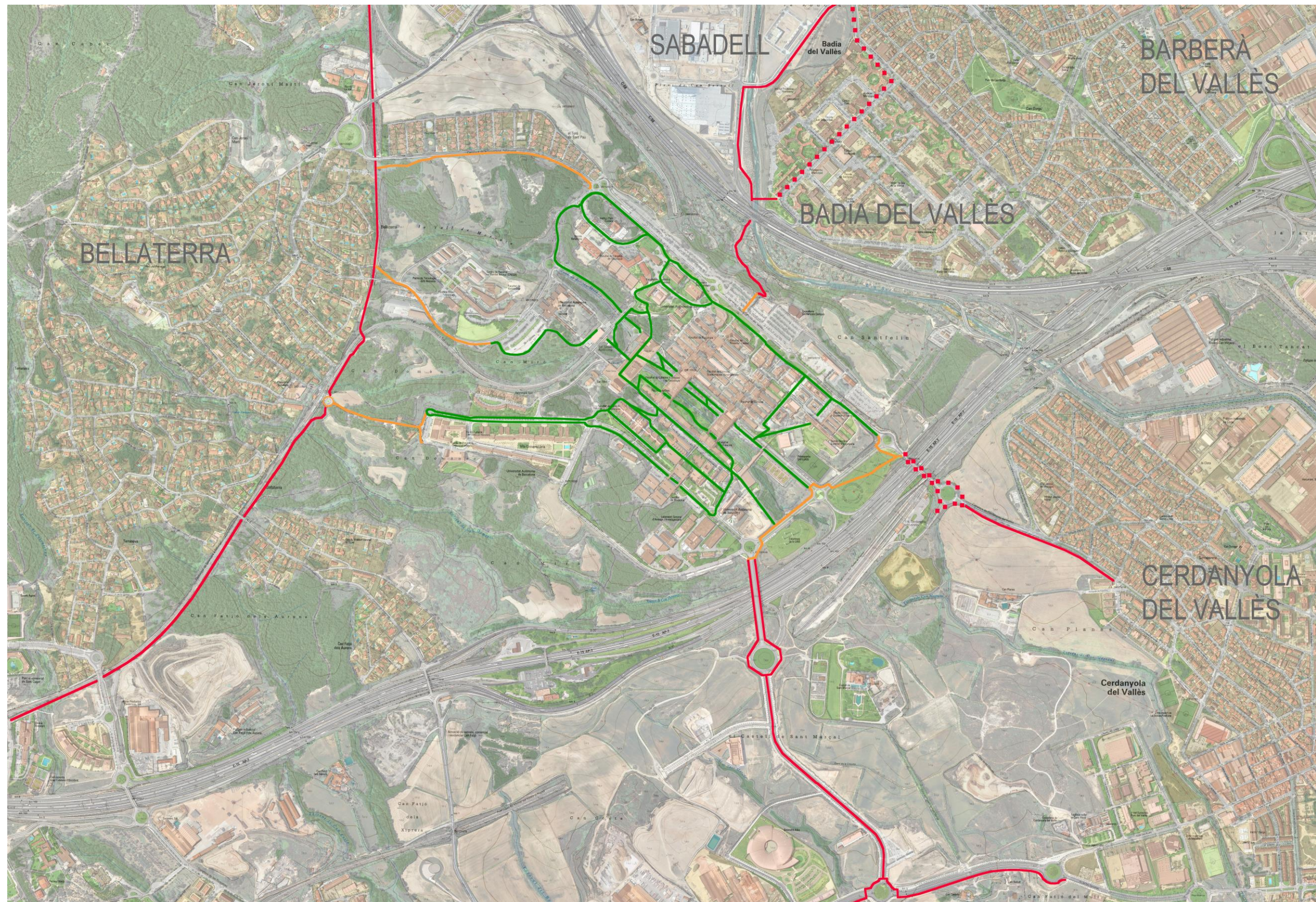
Finalmente, el Proyecto BiciUAB se completa con el plan de imagen y señalización de los itinerarios para bicicletas, aparcamientos y servicios en el Campus.

El paso previo a la señalización es la creación de una imagen del Proyecto BiciUAB, con logo y características gráficas específicas que permitan la difusión del servicio y la identificación por parte de los usuarios.

Tal y como se avanzaba en el apartado de infraestructuras, el proyecto prevé diferentes tipos de espacios en función de la compatibilidad de las velocidades. Los diferentes espacios se señalizaran de forma adecuada, tanto horizontalmente como verticalmente para que los usuarios conozcan los usos y las prioridades previstas.

De la misma manera, los diferentes tipos de aparcamientos, así como las instalaciones del Proyecto Integral de la Bicicleta dispondrán de su propia señalización.

PLANOS



PLANO 1. RED DE VÍAS CICLISTAS DE ACCESO AL CAMPUS DESDE LOS NÚCLEOS DE POBLACIÓN PRÓXIMOS

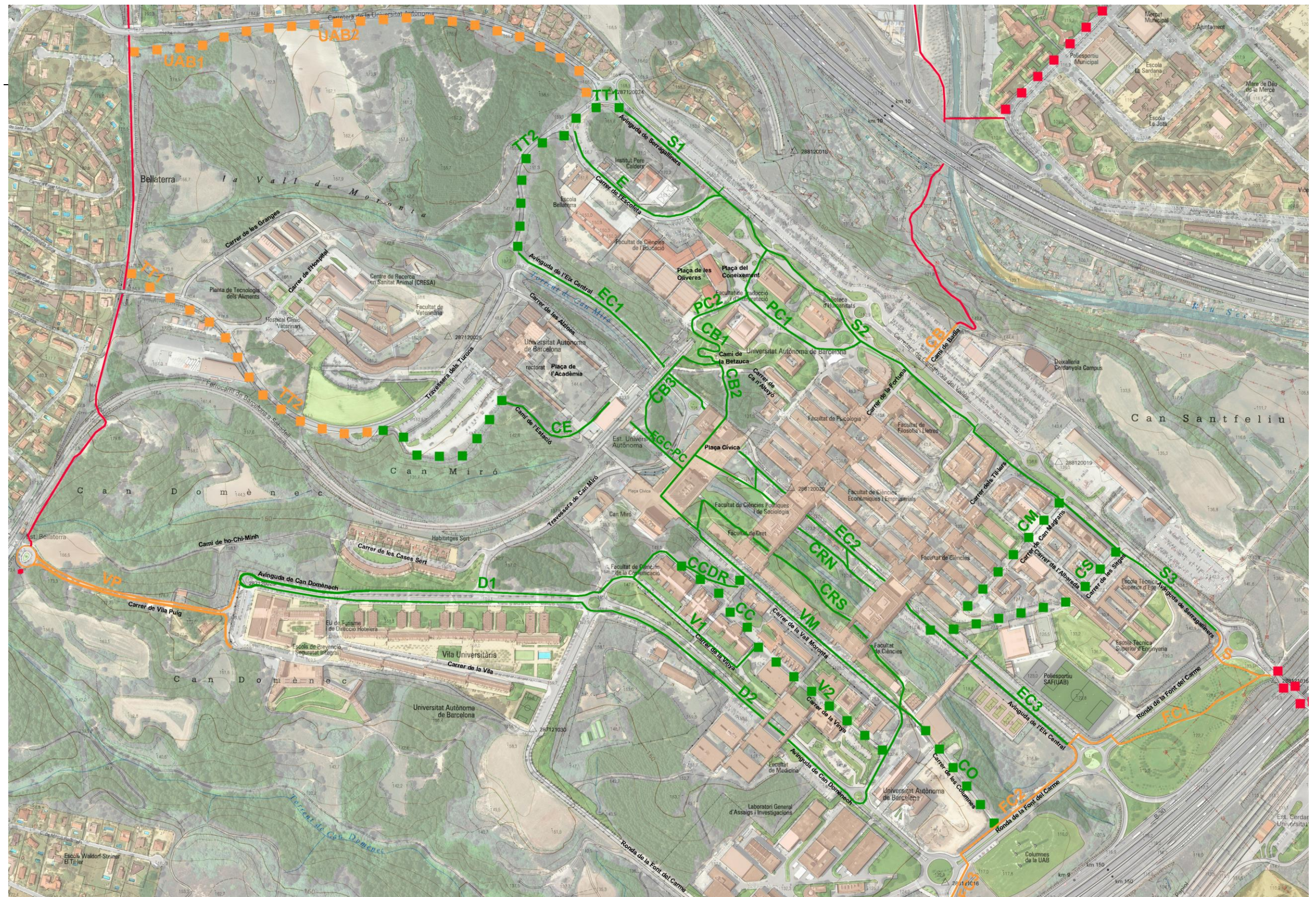
- Vías de acceso existentes
- Vías de conexión
- Vías internas
- - - Vías de acceso inexistentes

UAB
Unitat de Planificació i Gestió
de la Mobilitat

FUENTE: Elaboración propia (2014)

N
1:13412






PLANO 2. PROPUESTA DE VÍAS PARA CICLISTAS EN EL CAMPUS UAB			
	Vías de acceso existentes		Vías de acceso inexistentes
	Vías de conexión existentes		Vías de conexión inexistentes
	Vías internas existentes		Vías internas inexistentes
		<div> </div> <div> Unitat de Planificació i Gestió de la Mobilitat </div> <div> FUENTE: Elaboración propia (2014) </div>	
		<div> </div> <div> 1:6387 </div> <div> </div>	



PLANO 4. PROPUESTA DE APARCAMIENTOS CERRADOS PARA BICICLETAS

 Aparcamiento cerrado

UAB
UPH Planificació i Gestió de la Mobilitat
FUENTE: Elaboración propia (2014)


N
1:6238

